(PAT) POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA
(OFICJALNA POLSKA AGENCJA PRASOWA)
50 ROCKEFELLER PLAZA, NEW YORK 20, N. Y.
BIULETYN POLSKI

Nr. 29/287 22 lutego 1944.

DZIS I JUTRO POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Londyn, PAT, w lutym.

Polska święciła niedawno 25-ą rocznicę rocznicę swojej działalności na morzu.

Niejednemu, a zwłaszcza cudzoziemcowi, może taki okres czasu wydać się krótkim bardzo i nawet zbyt krótkim, by dawał sposobność do mówienia o wyczynach marynarki, która - w porównaniu z marynarkami innych krajów - zaledwie rozpoczęła swoją akcję. Faktycznie wszakże byłby to sąd niesłuszny i powierzchowny, największą bowiem sławą żeglarskich tradycji cieszące się narody, aż do Anglików włącznie, odniosły się z głębokim uznaniem i prawdziwym podziwem do Polaków, widząc, jak zdołali oni Gdynię, małą rybacką wieś, przekształcić w ciągu 15 lat na pierwszy port Bałtyku, imponujący swoimi nowoczesnymi urządzeniami. Gdynia stanowi bodaj że najbardziej przekonywujący dowód zasadności polskich aspiracji morskich.

Czem wytłomaczyć sobie to zjawisko, że Polska, mająca na mapie pozory raczej kontynentalnego kraju, zdołała nawiązać tak szybko i tak trwały kontakt z morzem, jako z podstawowym czynnikiem całej swojej politycznej i gospodarczej przyszłości państwowej? Odpowiedź na to pytanie żadnych trudności nie nasuwa: Polska, którą w ciągu 150 lat systematycznie plądrowali trzej zaborcy: Polska, ostatecznie zrujnowana pierwszą Wojną Swiatową, która długo i przeważnie na jej terytorjum się toczyła - Polska zmuszona była rozpoczynać swój byt państwowy, jako najuboższy kraj w całej Europie, pozbawiony wszelkich możliwości eksploatowania swoich dóbr i bogactw naturalnych.

Nie dość jeszcze na tem, gdyż wkrótce okazało się, że Niemcy, z pełną i celową świadomością, tak rozbudowywali sieć środków komunikacyjnych, by czyniły one gospodarczą zależność Polski od Rzeszy jak najbezwzględniejszą. Jakoż istotnie zamiary te doprowadziły do takich wyników, iż, w latach 1920-1923, Niemcy wywierali przemożny wpływ na zagraniczny handel Polski, odbierając lub kontrolując 70% całego eksportu. Byli tak pewni kompletnego ujarzmienia Polski, że, celem przyspieszenia kapitulacji, wypowiedzieli jej w 1925 roku wojnę taryfowo-celną, organizując formalną blokadę wzdłuż całej granicy wspólnej. Berlińskim politykom w głowie nie powstało, by wziutki pas wybrzeża morskiego mógł skuteczność takiej blokady kontynentalnej sparaliżować. Gdańsk posiadał wprawdzie doskonałe warunki, jako port morski, ale korzystał z przyznanego mu Traktatem Wersalskim statutu "wolnego miasta", by nawiązywać coraz serdeczniejsze stosunki polityczne z Berlinem.

Zresztą Polsce brakował wówczas tak ważny czynnik wszelkiego handlu morskiego, jakim jest marynarka handlowa - na żadnych wodach nie pływał duży czy choćby mały okręt handlowy pod polską banderą żeglujący. Nie może jednak istnieć flota bez własnej bazy morskiej, i dlatego polscy inżynierowie podjęli poszukiwania wzdłuż piaszczystego pobrzeża polskiego celem znalezienia odpowiedniego miejsca na wybudowanie własnego portu polskiego na Bałtyku. Tak zrodziła się - dzięki energji, odwadze i wierze przemysłowców polskich - Gdynia, polski port na Bałtyku. Równocześnie przystąpiono do tworzenia polskiej marynarki handlowej. O wartości praktycznej tego wspaniałego wysiłku narodowego najwymowniej świadczy fakt, że w początkach 1939 roku blisko 80% eksportu polskiego szło już drogą morską, uniezależniając się od kontroli Niemic, których udział w zagranicznym handlu Polski spadł z 50% do 14% - wojna taryfowo-celna, rozpoczęta przez Berlin, zakończyła się pełnym zwycięstwem Warszawy, co zostało zadokumentowane podpisaniem nowego traktatu handlowego polsko-niemieckiego na właściwych zasadach opartego.

Znaczenie tych osiągnięć dla całego życia gospodarczego kraju było kolosalnej doniosłości: Gdynia oraz pomniejsze porty z ich urządzeniami handlowo-przemysłowymi i marynarka handlowa z jej stoczniami nowo wybudowanymi, nie mówiąc już o samych okrętach z ich załogami, otworzyły dodatkowe rynki pracy, dając zatrudnienie licznym rzeszom robotniczym. Smiało rzec można, że Gdynia i Bałtyk odegrały w rozwoju gospodarczym Polski do pewnego stopnia taką samą rolę, jaką Kentucky, Colorado czy Texas posiadały dla Stanów Zjednoczonych ubiegłego stulecia. Za walne zwycięstwo musiała uważać opinja publiczna kraju fakt, że skarb państwa oszczędzać mógł wiele tysięcy funtów szterlingów, które kazały sobie poprzednio płacić Niemcy za tranzyt polskich towarow przez terytorjum Rzeszy, i że inwestycje finansowe, dokonane przez Rząd w rozbudowie Gdyni i marynarki, poczęły się amortyzować już po upływie kilku lat. Dla każdego Polaka jasnem stało się, że morze przedstawia cenne źródło trwałego dobrobytu dla kraju, a więc pośrednio i politycznej siły państwowej. W tym właśnie poczuciu należy szukać wytłomaczenie zupełnie wyjątkowej popularności, jaką cieszyło się powszechnie morze i każda inicjatywa czy akcja, kontakt pomiędzy Bałtykiem a Polską zacieśniające.

Okoliczność, że, ściśle mówiąc, polityka berlińska stale i konsekwentnie starała się odciąć dostęp Polski do morza, przez ciągłe atakowanie kwestji Gdańska i t.zw. "korytarza", wskazuje może najlepiej, jak dalece rację mieli sami Polacy, kiedy tak zacięcie bronili tych swoich najdonioślejszych możliwości życiowych.

25 lat wytężonej pracy dało wprost nieprawdopodobnie wspaniałe wyniki na froncie rozbudowy morskiej siły Polski, ale było zbyt krótkim okresem czasu, by starczyło na postawienie skutecznej tamy ekspansji agresywnej Niemiec. Zdają sobie z tego jasną sprawę Polacy, przebywający obecnie w Anglji, czynią oni bowiem już od trzech lat systematyczne przygotowania do wznowienia, bezzwłocznie po zakończeniu wojny, pracy nad rozbudową "Polskiego Morza" - portów i marynarki, korzystając z danej im sposobności zapoznawania się z odnośnemi instytucjami brytyjskiemi. Akcja ta zmierza w dwóch kierunkach: 1. starań o zapewnienie Polsce możliwie najdłuższego pobrzeża morskiego na Bałtyku; 2. przygotowań do rozbudowy handlowej marynarki w rozmiarach 850,000 tonn, co umożliwiłoby zaspokojenie potrzeb transportowych nie-tylko samej Polski, ale, częściowo, nawet i zaplecza polskiego. Temu zadaniu sprostać mają odpowiednio wyszkoleni inżynierowie oraz wykwalifikowani robotnicy-specjaliści, obecnie kształcący się w uczelniach i stoczniach brytyjskich. Równocześnie tworzą się oficerskie i marynarskie kadry załogowe przyszłych jednostek floty polskiej; istnieją nawet kursy dla przyszłych urzędników administracji handlowo-portowej.

850,000 tonn jest cyfrą, którą może wydać się nierealnie wysoką niektórym fachowcom angielskim, którzy pamiętają, iż polska marynarka handlowa miała przed wojną ogółem 150,000 tonn, ale nasi specjaliści dowodzą, że nawet przy 850,000 tonn, połowa eksportu polskiego będzie musiała korzystać z obcych okrętów. Mówiąc o tem zagadnieniu, polscy marynarze z góry i kategorycznie zastrzegają się przeciwko posługiwaniu się niemiecką flotą. "Nie chcemy więcej Niemców w portach naszych - przybywali oni tam, aby nas szpiegować, a nie by handlować z nami. Mamy nadzieję, że zawitają do portów naszych amerykańskie, brytyjskie, francuskie, norweskie okręty - okręty naszych prawdziwych przyjaciół...".

Nie wolno tutaj pominąć milczeniem jeszcze jednej, niezmiernie ważnej okoliczności, dającej Polakom wszelkie prawo moralne liczyć na pomoc obcą w dziele rozbudowy powojennej marynarki handlowej. Okolicznością tą jest fakt, że okręty polskie biorą udział we wszystkich akcjach morskich Aliantów, na Atlantyku, na Morzu Sródziemnym, na Oceanie Lodowatym. Walczą i pełnią służbę od początku wojny - przebywają najdłużej na froncie morskim.